Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 28.

(Nr. 2482.) Verordnung zur Beförderung der Sicherheit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine und auf der Mosel. Vom 24. Mai 1844.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen auf den Grund der, in den Art. 42. 53. und 63. der Uebereinkunft unter den Uferstaaten des Rheins, vom 31. März 1831. (Gesetzsammlung 1831. Seite 71. f.) den Landesherrschaften der einzelnen Uferstaaten vorbehaltenen Befugnisse, zur Beförderung der Sicherheit der Dampfschiffahrt auf dem Rheine und auf der Mosel Folgendes:

§. 1.

I. Prüfung 1) der Dampfschiffsführer.

Da der Betrieb der Dampfschiffahrt besondere Sachkenntniß und Erfahrung erfordert, so werden nach Publikation dieser Verordnung als Führer (Kapitaine) Preußischer Dampfschiffe auf dem Rheine und auf der Mosel nur solche Personen zugelassen, welche sich über ihre Befähigung zur Führung solcher Schiffe durch Prüfung ausgewiesen haben.

§. 2.

Die Prüfung erfolgt bei der, nach §. 7. des Regulativs wegen Ausübung der Rheinschiffahrt vom 5. August 1834. (Gesetzsammlung 1834. Seite 149. f.) bestehenden Kommission, welcher die Regierung zu Cöln für diesen Zweck jedesmal einen, im aktiven Dienste stehenden Dampfschiffsführer beizuordnen hat. Die sich auf die Anmeldung zur Prüfung und auf die letztere selbst beziehenden Vorschriften jenes Regulativs finden auch auf diejenigen Anwendung, welche sich zur Führung von Mosel-Dampfschiffen befähigen wollen.

§. 3.

Wer sich zur Prüfung meldet, hat den allgemeinen, durch das Regulativ vom 5. August 1834. bestimmten Erfordernissen zu genügen und der Kom-

(Ausgegeben zu Berlin den 10. August 1844.)

Kommission (§. 2.) ein glaubwürdiges Zeugniß darüber vorzulegen, daß er die Führung eines Dampfschiffes praktisch erlernt hat.

§. 4.

Die Kommission richtet die Prüfung:

a) auf die, im §. 11. a — h. jenes Regulativs bezeichneten Gegenstände, zugleich in ihrer Anwendung auf die Dampfschiffahrt;

b) darauf, ob der Kandidat hinreichende Kenntnisse von der Zusammensetzung und Anwendung der Dampfmaschinen; desgleichen von den allgemeinen und besonderen, die Dampfschiffahrt betreffenden Preußischen Verordnungen hat.

Es bleibt ihrem Ermessen überlassen, ob sie

c) demselben die Ableistung einer Probefahrt auferlegen will.

In diesem Falle ist die Fahrt, in Gegenwart eines von dem Vorsitzenden der Kommission zu ernennenden Mitgliedes derselben, auf einem im Dienste befindlichen Dampfschiffe, unter Aufsicht des ordentlichen Schiffsführers und unter selbstständiger Leitung des Kandidaten zu machen.

§. 5.

Die im §. 14. des Regulativs vom 5. August 1834. auf beziehungsweise 6 und 3 Thaler festgesetzten Prüfungsgebühren werden für Dampfschiffs-Führer um 3 Thaler erhöht. Diejenigen, welche sich der Prüfung unterwerfen, um sich zur Führung eines Mosel-Dampfschiffs zu befähigen, zahlen den geringeren Satz; diejenigen, welche nur die ergänzende Prüfung (§. 8.) bestehen, den Betrag von 3 Thalern. Wenn eine Probefahrt Statt findet (§. 4.), trägt der Kandidat die dadurch entstehenden Kosten und hat dem derselben beiwohnenden Kommissionsmitgliede 2 Thaler Gebühren zu entrichten.

§. 6.

Von der Prüfung befreit sind die bei Publikation dieser Verordnung im aktiven Dienste befindlichen, mit Schifferpatenten versehenen Führer Preußischer Rhein- und Mosel-Dampfschiffe, wenn sie binnen acht Wochen präklusivischer Frist der Regierung zu Cöln ihr Schifferpatent und ein glaubwürdiges Zeugniß darüber vorlegen, daß ihnen zu der, im Eingange gedachten Zeit die Führung eines Dampfschiffes anvertraut gewesen sey. Daß dieser Nachweis geführt worden, ist dann von der Regierung kostenfrei zu bescheinigen.

§. 7.

Diejenigen Schiffsführer, welche den Nachweis in der, im §. 6. bestimmten Frist nicht führen, sind, ohne vorschriftsmäßige Prüfung, zur Führung eines Preußischen Rhein- oder Mosel-Dampfschiffes nicht zuzulassen und verfallen, wenn sie sich derselben dennoch unterziehen, in die, im §. 24. bestimmte Strafe.

§. 8.

Patentirte Rheinschiffer, welche sich über die praktische Fertigkeit im Betriebe der Dampfschiffahrt mittelst glaubwürdiger Zeugnisse ausweisen, können sich einer ergänzenden, lediglich die Dampfschiffahrt betreffenden Prüfung unterziehen; es finden dabei die in dem §. 4. enthaltenen Vorschriften, so weit sich dieselben auf die Dampfschiffahrt beziehen, Anwendung.

§. 9.

Besteht der Kandidat in der Prüfung, so ist ihm darüber von der Regierung zu Cöln kostenfrei ein Zeugniß auszustellen. Jeder Führer eines Preußischen Rhein- oder Mosel-Dampfschiffes hat dies Prüfungszeugniß oder das im §. 6. gedachte Attest der Regierung, wenn das Dampfschiff, welches er führt, in der Fahrt oder in der Ladung begriffen ist, bei sich zu führen, um sich damit, wo es nöthig ist, ausweisen zu können.

§. 10.

2) der Maschinenwärter.

Der Schiffseigenthümer darf nur solche Personen als Maschinenwärter auf einem Preußischen Rhein- oder Mosel-Dampfschiffe anstellen, welche ihm

a) das im §. 9. Litt. a. des Regulativs vom 5. August 1834. bezeichnete Zeugniß beibringen;

b) nachweisen, daß sie bereits ein Jahr auf einem solchen Schiffe als Heizer zur Zufriedenheit gedient haben, und welche

c) bei einer in seiner oder seines Stellvertreters resp. eines Mitgliedes der Dampfschiffahrt-Direktion Gegenwart von dem Schiffsführer vorzunehmenden Prüfung zureichende Kenntniß von der Einrichtung und Handhabung der Maschine zu erkennen gegeben haben.

Die bei der Publikation dieser Verordnung im aktiven Dienste befindlichen Maschinenwärter sind zur nachträglichen Beibringung der Litt. a. und b. bezeichneten Nachweise nicht verpflichtet, aber der Litt. c. bestimmten Prüfung, wenn dieselbe nicht bei Antritt des Dienstes Statt gefunden hat, unterworfen, und sofort des Dienstes zu entlassen, wenn sie in der Prüfung Mangel an zulänglicher Kenntniß von der Einrichtung und Handhabung der Maschinen zu erkennen geben.

§. 11.

Der Schiffsführer ist verpflichtet, die Dienstführung des Maschinenwärters unausgesetzt sorgfältig zu beobachten, und dem Schiffseigenthümer davon Anzeige zu machen, wenn jener Mangel an Besonnenheit oder an Aufmerksamkeit auf den Gang oder die Behandlung der Maschinen zeigt.

Der Schiffseigenthümer ist, in Folge dieser Anzeige oder eigener Wahrnehmung, oder auf die Anweisung derjenigen Regierung, zu deren Verwaltungs-Bezirke das Schiff gehört, verpflichtet, den Maschinenwärter sofort zu entlassen, wenn

wenn sich derselbe ein grobes Versehen zu Schulden kommen läßt, oder wenn er sich in jener Beziehung wiederholt leichter Versehen schuldig macht, oder wenn der im §. 14. erwähnte Fall eintritt.

Es steht der Regierung zu, zu verbieten, daß ein solcher Maschinenwärter, sey es in dieser Eigenschaft oder als Heizer, auf einem Preußischen Dampf-Schiffe wieder in Dienst genommen werde. Ob diese Maaßregel zu treffen sey, darüber beschließt die Regierung, nach vollständigem Vortrage über die, zur Sprache gebrachten Thatsachen, in der Plenarsitzung durch ein Resolut, welches unter Angabe der Gründe auszufertigen und dem Angeschuldigten zum Protokoll zu eröffnen ist. Dem Letzteren steht gegen das Resolut, mit Ausschluß der Berufung auf richterliche Entscheidung, innerhalb vier Wochen präklusivischer Frist, der Rekurs an den Minister des Handels offen.

§. 12.

II. Pflichten des Eigenthümers eines Preußischen Rhein- oder Mosel-Dampfschiffes.

Der Schiffseigenthümer hat dem Führer und dem ersten Maschinenwärter desselben eine Dienstanweisung zu ertheilen und diese zuvor, wenn das Schiff einem Preußischen Rheinhafen angehört, der Regierung zu Cöln, wenn es einem Preußischen Moselhafen angehört, der Regierung zu Trier zur Genehmigung vorzulegen.

§. 13.

Die betreffende Regierung hat dieselbe unter dem Gesichtspunkte zu prüfen, daß sie den bestehenden Gesetzen und Verordnungen, insbesondere der, von Unserm Minister des Handels für die Sachverständigen zur Untersuchung der Dampfschiffe zu ertheilenden, jedem Dampfschiffsführer zur Aufbewahrung im Schiffe auszuhändigenden Instruktion entspreche, und daß der, bei Abfassung der Rheinschiffahrts-Ordnung leitend gewesene Grundsatz, wonach der Schiffs-Führer der erste Beamte des Schiffs ist, unter dessen verantwortlicher Aufsicht das Schiff mit allen seinen Werkzeugen und Geräthschaften sich befindet, und welcher die Polizei auf dem ganzen Schiffe handhabt, darin festgehalten werde. Die auf dem Schiffe getroffenen Einrichtungen müssen mit dem Zustande übereinstimmen, welchen jene Instruktion bedingt. Die, die Polizei betreffenden Bestimmungen sind auf dem Schiffe öffentlich anzuschlagen.

§. 14.

Der Schiffseigenthümer ist bei eigener Verantwortlichkeit verpflichtet, von dem Schiffsführer eine Kaution von mindestens 150 Thalern, von dem ersten Maschinenwärter eine solche von mindestens 75 Thalern bestellen zu lassen, welche für die, gegen den Besteller festzusetzenden Geldstrafen haftet.

Führer und Maschinenwärter von Rhein-Dampfschiffen haben diese Kaution bei der Regierungs-Hauptkasse zu Cöln, Führer und Maschinenwärter von Mo-

Mosel-Dampfschiffen bei der Regierungs-Hauptkasse zu Trier, baar oder in Preußischen Staatspapieren, zu bestellen. Wird die Kaution durch Geldstrafen angegriffen, so ist der Kautionspflichtige verbunden, dieselbe innerhalb 4 Wochen nach erhaltener Anzeige von der Deckung einer Geldstrafe aus der Kaution, bis zu dem Normalbetrage zu ergänzen. Ist nach Ablauf dieser Frist die Ergänzung nicht erfolgt, so tritt gegen den Kautionspflichtigen, wenn er Schiffs-Führer ist, die Entziehung des im §. 9. gedachten Zeugnisses, und damit der Befugniß, ein Preußisches Dampfschiff zu führen, wenn er Maschinenwärter ist, die Entlassung aus dem Dienste ein. Die Zurückgabe des Zeugnisses an den Schiffsführer, beziehungsweise die Wiederanstellung des Maschinenwärters kann erst dann erfolgen, wenn die Kaution bis auf den vorgeschriebenen Betrag ergänzt ist.

§. 15.

III. Untersuchung der vorbezeichneten Dampfschiffe.

1) Allgemeine Bestimmungen.

Der Schiffseigenthümer hat der Regierung des Bezirks, in welchem der Hafen des Schiffes belegen ist, alljährlich im April nachzuweisen, daß das Letztere im vorhergegangenen Jahre zur Untersuchung gestellt worden ist. (§. 17.)

§. 16.

Diese Untersuchung wird von Kommissionen bewirkt werden, welche in jedem der betreffenden Regierungsbezirke aus zwei vereidigten Sachverständigen bestehen sollen.

Die Sachverständigen haben die Untersuchung nach Anleitung und mit Berücksichtigung der im §. 13. gedachten Instruktion zu bewirken.

§. 17.

2) Ordentliche Untersuchungen.

Die Preußischen Rhein- und Mosel-Dampfschiffe unterliegen, bevor sie überhaupt in den Dienst genommen werden dürfen, und, wenn sie den Letzteren bereits versehen haben, vor dem Beginne der Fahrten jedes neuen Jahres, einer Untersuchung.

Diese Untersuchung wird im Laufe der Fahrten desselben Jahres noch einmal wiederholt.

§. 18.

Behufs der ersten Untersuchung hat der Führer den Sachverständigen desjenigen Bezirks, in welchem der Hafen des Schiffes gelegen ist, 8 Tage vor der beabsichtigten Abfahrt die Anzeige zu machen, daß das Schiff zur Fahrt in Bereitschaft gestellt sey.

Die zweite Untersuchung nehmen die Sachverständigen zu einer beliebigen Zeit vor, ohne daß es dazu einer vorgängigen Benachrichtigung bedarf. In beiden Fällen darf der Dienst des Schiffes nicht behindert werden, es möchten denn Anzeigen eines Gefahr drohenden Mangels vorliegen.

§. 19.

3) Außerordentliche Untersuchungen.

Außerordentliche Untersuchungen sind die Sachverständigen innerhalb der Grenzen ihres Bezirks, ohne Rücksicht darauf, ob das Schiff einem Hafen desselben angehört oder nicht, ob es ein Preußisches oder fremdes, den Preußischen Rhein oder die Preußische Mosel befahrendes ist, vorzunehmen verpflichtet, so oft ihnen eine glaubhafte Anzeige über gefahrbringende Mängel an der Maschine oder in ihrem Betriebe oder am Schiffe zugehen, oder sie aus ähnlicher Veranlassung von dem Ober-Präsidenten oder von der Regierung dazu aufgefordert werden. Auch bei solchen außerordentlichen Untersuchungen ist auf den Dienst des Schiffes möglichst Rücksicht zu nehmen.

§. 20.

Ueber den Erfolg jeder Untersuchung ist eine Verhandlung aufzunehmen, welche von den Sachverständigen, dem Schiffsführer und dem ersten Maschinen-Wärter zu unterzeichnen ist. Verweigern diese oder einer von ihnen die Unterschrift, so ist dies in der Verhandlung zu bemerken. Abschrift der Letzteren ist dem Schiffsführer auf Verlangen kostenfrei auszuhändigen. Hat die Untersuchung keinen Mangel ergeben, so ertheilen die Sachverständigen dem Führer sofort die Erlaubniß, das Schiff in Fahrt zu setzen.

§. 21.

Die Verhandlung (§. 20.) ist sofort, längstens binnen 24 Stunden, durch die Sachverständigen der Regierung, in deren Bezirk die Revision stattgefunden, vorzulegen. Ist die Erlaubniß nicht ertheilt worden, so hat die Regierung längstens binnen drei Tagen nach Empfange der Verhandlung, ihre Entscheidung dem Schiffsführer bekannt zu machen.

§. 22.

So oft auf den Grund einer Untersuchung die Erlaubniß zur Fahrt ertheilt wird, haben die Sachverständigen dem Schiffsführer ein Zeugniß nach einem bestimmten Formulare auszufertigen, welches bis zur nächsten Untersuchung in der Hauptkajüte des Schiffs auszuhängen ist.

§. 23.

Der Schiffseigenthümer hat für die ordentliche Untersuchung (§§. 17. 18.), mit Einschluß der Kosten für die Ausfertigung des Erlaubnißscheins (§. 22.), jedem Sachverständigen einen Thaler Gebühren zu zahlen, desgleichen für die außerordentliche Untersuchung (§. 19.) in dem Falle, wenn sich Mängel an dem Schiffe oder an der Maschine oder in dem Betriebe der Letzteren ergeben haben. Finden sich dergleichen Mängel nicht, so hat die Regierung die Gebühren anzuweisen.

§. 24.

Schiffsführer, welche sich der Führung eines Preußischen Rhein- oder Mosel-Dampfschiffes unterziehen, ohne ihre Befähigung nachgewiesen zu haben (§§. 1. 7.); welche in den, im §. 9. gedachten Fällen eines oder des andern der dort bezeichneten Atteste nicht bei sich führen; welche die nach §. 11. ihnen obliegende Verpflichtung nicht erfüllen; welche ohne Erlaubniß die Fahrt antreten (§. 22.), sollen gerichtlich verfolgt und in eine Geldstrafe von 5 bis 50 Thaler, im Wiederholungsfalle bis 100 Thaler oder im Falle des Unvermögens in eine verhältnißmäßige Gefängnißstrafe verurtheilt werden. Ist ein Schiff unter Leitung eines Schiffsführers in Fahrt gesetzt worden, welcher sich über seine Befähigung dazu nicht ausgewiesen hat (§§. 1. und 7.), so trifft gleiche Geld- oder Gefängnißstrafe den Eigenthümer des Schiffes. IV. Strafen.

Die Festsetzung der Strafen steht nach Anleitung der Verordnung vom 30. Juni 1834. (Gesetzsammlung 1834. Seite 136.) bei den Kontraventionen auf dem Rheine den Rhein-Zollgerichten, bei den Kontraventionen auf der Mosel den gewöhnlichen Polizeigerichten zu.

Die Vollstreckung der Strafen erfolgt nach Maaßgabe der §§. 55. 56. der Verordnung vom 30. Juni 1834.

Unter erschwerenden Umständen kann dem Schiffsführer außerdem die Befugniß, ein Preußisches Dampfschiff zu führen, entzogen werden. Die Entscheidung hierüber steht in Beziehung, sowohl auf Rhein-, als Mosel-Dampfschiffsführer der Regierung in Cöln zu, welche auch für die Einziehung der im §. 9. bezeichneten Atteste zu sorgen hat. — Es findet dabei das in den §§. 20—23. des Regulativs vom 5. August 1834. angeordnete Verfahren statt. Wenn es sich um Bestrafung eines Mosel-Dampfschiffsführers handelt, so tritt bei diesem Verfahren ein von dem Ober-Präsidenten ein für allemal zu ernennender Bau-Beamter, dessen Name durch die Amtsblätter der Regierungen zu Coblenz und Trier bekannt zu machen ist, an die Stelle des Rheinschiffahrts-Inspektors.

§. 25.

Auf den Grund des Schiffs-Untersuchungsprotokolls (§. 20.) ist die Regierung des Bezirks ermächtigt, wegen der darin angezeigten Mängel und Unregelmäßigkeiten dem Schiffsführer, desgleichen dem ersten Maschinenwärter Ordnungsstrafen nach Maaßgabe der Verschuldung eines Jeden bis zu 50 Thalern aufzulegen.

Die Entschuldigung: der Eigenthümer des Schiffes habe es an den erforderlichen Einrichtungen, geschehener Aufforderung unerachtet, fehlen lassen, soll, auch wenn sie erwiesen, nicht berücksichtigt werden; es wäre denn, daß der Schiffsführer der Regierung oder den Sachverständigen, noch ehe diese das Schiff bestiegen, eine schriftliche Anzeige davon gemacht hätte.

 We-

Wegen der verhängten Ordnungsstrafen findet der Rekurs an den Minister des Handels statt.

Bei erheblichen und wiederholten Vernachlässigungen kann die Regierung zu Cöln dem Schiffsführer die Befugniß, ein Preußisches Dampfschiff zu führen, entziehen. (§. 24.)

§. 26.

Der nach Maaßgabe der Bestimmungen §§. 19. und 20. des Regulativs vom 5. August 1834., eintretende Verlust des Rheinschiffer-Patents hat den Verlust der Befugniß, ein Preußisches Dampfschiff zu führen, zur Folge.

Gegen diejenigen Führer von Mosel-Dampfschiffen, welche nicht zugleich im Besitze eines Rheinschiffer-Patents sich befinden, ist in den unter Litt. a. und b. jener Bestimmungen bezeichneten Fällen durch richterliches Erkenntniß und in den daselbst unter Litt. c—f. bezeichneten Fällen durch ein von der Regierung zu Cöln abzufassendes Resolut, der Verlust der Befugniß, ein Preußisches Dampfschiff zu führen, auszusprechen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Sanssouci, den 24. Mai 1844.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

Mühler. v. Savigny. Frh. v. Bülow. v. Bodelschwingh.
Gr. v. Arnim.